Le magazine québécois du transport aérien

Numéro 17, mai 1989

circulair

Portrait d'un transporteur: Air Creebec

Un héliport public à Montréal ...

L'AQTA rencontre le Ministre des transports

CSST: réforme du mode de tarification

Le premier choix des transporteurs aériens du Québec

RED-RAM
Huile aviation toute saison

La **Red Ram 20W/50**, huile aviation toute saison, fut la première huile multi-viscosité approuvée au Canada, et reste aujourd'hui le premier choix des opérateurs d'aéronefs.

La **Red Ram 20W/50** est recommandée pour les moteurs d'avion à pistons. Elle répond aux exigences des moteurs:

- **Avco Lycoming**
- **Teledyne Continental**
- **Pratt & Whitney**

La **Red Ram 20W/50** élimine la nécessité d'utiliser trois grades d'huiles différents. Elle couvre toute la gamme de viscosité des huiles 65, 80 et 100. Véritablement une huile toute saison.

La **Red Ram 20W/50** réduit la consommation d'huile et d'essence sur la plupart des moteurs.

La **Red Ram 20W/50** est compatible avec les huiles à base de pétrole utilisées dans les moteurs d'avion à pistons, grade unique ou multiple.

La **Red Ram 20W/50** offre tous les avantages d'une huile multigrade à un prix de revient très abordable.

Pas étonnant que la **Red Ram** jouisse d'une popularité toujours croissante!

La **Red Ram** est distribuée au Québec par Leblanc Pièces et accessoires d'avion Inc. Nous distribuons également une gamme complète de pièces, fournitures et accessoires pour la plupart des avions de modèle courant et pour les pilotes avisés.

leblanc

Distributeur basé au Québec pour mieux servir les transporteurs aériens québécois

Tél.: (514) 445-3356
Fax.: (514) 445-1031

6200 Rte de l'aéroport
St-Hubert (Québec) J3Y 5K2

S o m m a i r e

Le mot du président de l'AQTA ----------p.4

L'AQTA rencontre le
Ministre des Transports ----------p.5

La CSST entend réformer son mode de
tarification et de classification ----------p.6

Air Alma - Air Canada:
entente inter-ligne sur Toronto et Ottawa ------p.7

Air Alliance à Boston: c'est fait ----------p.7

Nouvelles brèves ----------pp. 8-10

Portrait d'un transporteur: Air Creebec --------p.11

Temps de vol maximal:
dérogation renouvelée pour 1989 ----------p.15

Un héliport public à Montréal ----------p.16

La gestion du risque légal
chez le transporteur ----------p.18

Formation de répartiteurs pour
compagnies aériennes ----------p.20

Aéroport de Bromont:
phase 2 de son développement----------p.22

circul'air

Circul'Air est un magazine trimestriel consacré au transport aérien au Québec

Toute reproduction est permise à la condition d'en mentionner la source

Editeur: Brian Jenner
Rédacteur en chef: Jean Roy
Secrétaire à la rédaction: Carmen Faucher
Collaboratrice: Lise Gendron
Photocomposition et montage:
Image d'Entreprise Enr.
1645 Marie-Clarisse #4, Québec Qc (418) 529-4398
Toute correspondance doit être adressée au:
Magazine Circul'Air
Aéroport de Québec, Ste-Foy, Québec G2E 3L9
Tél: (418) 871-4635
Dépôt légal: bibliothèque nationale du Québec - ISSN 0832-6371
Courrier de deuxième classe enregistrement no: 8025

CONSEILLERS EN AÉRONAUTIQUE

TOUT CE QUI VOLE NOUS INTÉRESSE

- **Gestion Aéroportuaire**
- **Étude de Faisabilité**
- **Analyse Financière**
- **Approvisionnement en pièces de rechange**
- **Inspection et évaluation d'aéronefs**
- **Formation de personnel**
- **Rédaction de Manuels Techniques**
- **Matières dangereuses**

ExpAir
International

M. Jean-Louis Trépanier
Président

12245 Côte de Liesse, Suite 200, Dorval, Qc. Canada H9P 1B4
(514) 631-3435 Telex: 05-822739 Fax: (514) 636-6455

Le mot du président de l'AQTA

Par Réal Poulin

Bientôt, à l'aéroport de Québec, débutera la construction du siège social de l'AQTA. Nous estimons être en mesure d'occuper les nouveaux locaux au courant du mois d'octobre 1989. Le siège social de notre Association sera conçu de façon à refléter le dynamisme de notre industrie.

Parmi vous, il en est peut-être encore qui se demandent pourquoi un siège social. Pour nous, c'est simple: une Association comme la nôtre se doit d'avoir un siège social. Nous aurons enfin pignon sur rue, et l'espace que nous gagnerons nous permettra de donner une plus grande quantité ainsi que de meilleurs services à tous les membres. Conçu pour répondre à vos besoins, vous y pourrez tenir réunions et conférences dans des locaux qui refléteront adéquatement le prestige de votre Association.

Quant au financement, vous n'êtes pas sans savoir que le Ministre responsable de l'OPDQ, M. Marc-Yvan Côté, nous accorde une subvention de $262,500. Pour le reste, le conseil d'administration a prévu un plan de financement qui, peut-être, pourrait impliquer une contribution ad hoc de votre part. Nous vous tiendrons au courant.

Une rencontre avec le Ministre des Transports

Au cours du mois d'avril, en compagnie de Marie-Hélène Simard, secrétaire-trésorière, et de Brian Jenner, directeur exécutif de l'Association, j'ai rencontré le Ministre des Transports, l'Honorable Benoît Bouchard. Nous le remercions d'avoir mis son temps à notre disposition. Monsieur Bouchard nous a semblé réceptif aux points soulevés par l'Association (ndlr: voir article ci-contre). Bien qu'il se soit dit préoccupé par une vision pan-canadienne du transport aérien, nous sommes persuadés que M. Bouchard a compris que notre Association avait un rôle à jouer dans la perspective nationale, en faisant valoir le point de vue des transporteurs de troisième niveau, que nous sommes les seuls à représenter au Québec d'une part, mais que, d'autre part, nous représentons également dans une perspective globale. En d'autres termes, les dossiers que nous traitons, à l'AQTA, à propos du transport de brousse ou des écoles de pilotage, sont bien souvent des dossiers dont l'étendue ne se limite pas au Québec, et qui, par conséquent, ont la plupart du temps des répercussions à travers le Canada.

Avant de terminer, je tiens à inciter tous les transporteurs aériens du Québec à doubler leur vigilance en ce qui concerne la sécurité. Tel que nous l'avons vu au dernier Congrès de l'AQTA, «la pratique» de la sécurité est parfois chose complexe. Il n'y a pas de formule magique. Nous en sommes déjà presque à mi-saison. Faisons en sorte de terminer l'année avec un palmarès positif.

EN VOL OU AU SOL

Dale-Parizeau vous assure une protection complète

assurance-responsabilité
assurance-corps
assurance cargo
risques politiques
responsabilité aéroportuaire

Dale-Parizeau inc.
courtiers d'assurances

1140, boul. de Maisonneuve Ouest, Montréal (Québec) H3A 3H1
Tél.: (514) 282-1112

Prenez conseil de votre courtier

L'AQTA rencontre le Ministre des transports

Le 7 avril dernier, l'exécutif de l'Association québécoise des transporteurs aériens a rencontré l'Honorable Benoît Bouchard,Ministre des Transports du Canada. La rencontre, à laquelle participaient le président, M. Réal Poulin, la secrétaire-trésorière, Mme Marie-Hélène Simard, et M. Brian Jenner, directeur exécutif, a duré une heure et vingt minutes. «C'était la première fois que nous rencontrions M. Bouchard et la première fois que nous rencontrions un Ministre en titre, depuis M. Mazankowski en 1986», de dire M. Poulin. «Nous en avons profité pour lui exposer notre point de vue sur les principaux problèmes relatifs au transport aérien, ainsi que sur nos relations avec Transports Canada et les membres de son Cabinet.»

Parmi les sujets à l'ordre du jour, figurait la question de la congestion de l'espace aérien québécois, celui du Nord-ouest et de l'Est en particulier. «Nous avons, enfin, pu exposer directement au Ministre nos demandes à l'effet d'installer un contrôle radar aux aéroports de Rouyn - Val d'Or ainsi qu'à ceux de Baie-Comeau-Mont-Joli-Rimouski», a déclaré le président de l'AQTA. «M. Bouchard, à qui nous avons entre autres fait valoir le coût peu élevé de notre revendication, $2 millions par région, a semblé comprendre nos représentations, et nous assuré d'un suivi là-dessus.»

Le terminal de Québec: c'est non

«Nous lui avons également fait part de notre opposition à la fermeture de l'unité de contrôle terminal de Québec. Là-dessus», a rappelé M. Poulin, «on se souviendra que l'AQTA avait adopté, lors de son dernier congrès annuel, une résolution à l'effet de maintenir cette unité en opération, afin que soient assurés, en cas d'urgence, de panne ou de problème majeur au centre de contrôle de Montréal, des services de contrôle aérien de relève en français. M. Bouchard nous a, à toutes fins pratiques, opposé une fin de non recevoir: l'unité de contrôle terminal de Québec sera déménagée dans un avenir rapproché, aussitôt que Transports Canada sera en mesure de garantir ces services de relève en français, ailleurs qu'à Montréal. Mais nous n'avons pas su où, ni quand, ni comment, ni dans quel type de français il entendait les garantir...»

«Pour appuyer sa position, M. Bouchard a invoqué l'impossibilité de faire au Québec ce qui ne se fait pas à Saskatoon, ainsi que les bénéfices pécuniers d'une centralisation des opérations de navigation aérienne à Montréal», a ajouté M. Poulin. «Pourtant, l'Ontario aura bien ses deux centres, Toronto et Ottawa, et la décentralisation vers Québec produirait autant d'économies que la centralisation, tout en respectant les besoins d'une société distincte. Enfin! Ce n'est pas ainsi que M. Bouchard voit les choses...»

Etude sur la sécurité du système de circulation aérienne

Autre sujet abordé au cours de la rencontre: la participation de l'AQTA à l'étude que le Ministre des Transports entend faire effectuer sur le système de national de circulation aérienne. Rappelons les faits: le 20 février dernier, M. Bouchard a expédié une lettre à sept (7) organismes (ATAC, BCSA, CBAA, CALPA, CATCA, COPA, et le Tribunal de l'aviation civile), afin de les consulter sur la composition, le mandat et le contenu d'une étude sur le système canadien de circulation aérienne. L'AQTA fut exclue de cette consultation. Prétexte invoqué: l'AQTA est une organisation provinciale, régionale, et n'a pas de vision nationale des problèmes.

«Inutile de dire que nous sommes en total désaccord avec une telle évaluation», de dire M. Poulin. «En excluant l'AQTA au contraire, le Ministre exclut la seule organisation représentative du transport aérien au Québec, et, par conséquent, la seule organisation qui ait une vision claire de ce qui se passe ici. Et comme les problèmes que nous vivons au Québec ont, eux aussi, des répercussions sur l'ensemble du réseau, il doit, s'il veut sérieusement une étude globale de l'ensemble du système, inclure les transporteurs du Québec dans son processus de consultation. Sinon», a conclu le président de l'AQTA, «il risque de passer à côté d'une importante partie des problèmes, et les recommandations de l'étude demeureront incomplètes et partiales».

Pour le bénéfice de nos lecteurs, rappelons que le mandat défini par M. Bouchard pour cette étude est de faire l'analyse du système de circulation aérienne, en portant une attention particulière à la disponibilité des contrôleurs aériens, à la croissance extraordinaire de la demande, à la capacité de nos aéroports et aux technologies disponibles. Les mandataires devront faire des recommandations au Ministre sur les moyens à prendre pour maintenir et développer l'efficacité et la sécurité du système à l'aube du 21e siècle.

AÉRO PROPULSION

RECONDITIONNEMENT
DE MOTEUR
ÉCHANGE
RECONDITIONNEMENT
DES ACCESSOIRES
LE TOUT AUX NORMES
DU MANUFACTURIER

CONTINENTAL

*O-200
O-300
IO-360
L/TSIO-360
*O-470 J,K,L,R,S,U
O-470 M,G
*IO-470
TSIO-470
*IO-520
*TSIO-520 B,C,D,E,G,H,M,P,R,T
TSIO-520 J,K,L,N,U,V,W
*GTSIO-520
GTSIO-520 New Cylinders

LYCOMING

*O-235
*O-320
IO-320
O-360

Nouvelle administration

•GARANTIE:
•LE PRIX INCLUT

•GÉNÉRATEUR / ALTERNATEUR
•HARNAIS / FILS
•BOUGIES
•FILTRE & HUILE
•TURBO CHARGEUR
•CONTROLLEUR
•RÉPARATION D'ÉFLECTEUR D'AIR
•RADIATEUR D'HUILE & ESSAI DE PRESSURISATION

SOUCI D'EXCELLENCE

Notre hangar moderne de plus de 15,000 p.c. avec son personnel qualifiée, et son équipement de précision sont prêts à vous offrir le service professionnel de qualité que vous recherché

Soyez les bienvenus chez nous

AÉRO-PROPULSION INC.
HANGAR #7
AÉROPORT DE QUÉBEC
G2E 3L9

NORTHERN PHOENIX™
TELEX: 051-2317 TÉLÉPHONE: (418) 871-5791 FAX: (418) 871-7445

La CSST entend réformer son mode de classification et de tarification

Le 8 mars dernier, la CSST rendait public un projet de réforme du mode de classification et de tarification des entreprises. Au cours du mois suivant, elle entreprenait un vaste processus de consultation auprès des associations patronales, afin de leur exposer le projet et de recueillir leur opinion sur l'orientation de la réforme.

Les principaux faits saillants de ce projet sont la diminution du nombre d'unités de cotisation, de 849 à 340, et le regroupement de ces unités en 5 secteurs (primaire, manufacturier, construction, transport et entreposage, services).

Objectifs visés: inciter les employeurs à faire de la prévention et instaurer un régime équitable et respectueux des règles de l'assurance.

A peu près au même moment, l'Association québécoise des transporteurs aériens, qui, pour sa part, travaille sur ce dossier depuis deux bonnes années, publiait un document, intitulé «Mode de tarification de la CSST, 1979 à 1989 via l'industrie du transport aérien», où elle préconise, elle aussi, une réduction radicale du nombre d'unités de cotisation. C'est, selon l'AQTA, la seule façon d'assurer un système de tarification juste et équitable pour toutes les entreprises, et d'établir des taux de cotisation raisonnables.

Effets sur le transport aérien

A l'instar du document de l'AQTA, le projet de la CSST propose de regrouper toutes les compagnies de transport aérien, qui sont actuellement réparties en six unités distinctes avec six taux de cotisation différents, en une seule unité, l'unité #45111. Moins grand nombre d'unités donc, mais unités plus grandes, à masse salariale plus importante, et à taux de cotisation unique.

Selon M. Brian Jenner, directeur exécutif de l'AQTA, «en regroupant tous les transporteurs aériens dans une même unité, on reportera les coûts d'accident sur une masse salariale plus grande, et sur un plus grand nombre d'entreprises. Par conséquent, chaque entreprise paiera moins cher. Par conséquent, le taux de cotisation de l'unité qui, dans certains cas, s'élève maintenant à trois fois ce qu'on paye en Ontario pour le même service, devrait se stabiliser à un taux plus équitable, et plus près de celui que payent actuellement les lignes aériennes et les entreprises ontariennes.»

Unité vs secteur

Autre élément important de la réforme: la création de cinq secteurs, regroupant les unités selon leur type d'activité. Ainsi, la nouvelle unité #45111 serait intégrée, avec douze autres unités, non aériennes celles-là, au secteur transport et entreposage. Au secteur incomberait la responsabilité de payer le coût des accidents graves, c'est-à-dire de plus de $76,000. A l'unité celle du paiement des accidents légers.

Dans le système actuel, le coût des accidents, légers et graves, est entièrement défrayé par l'unité. Les unités étant plus petites et leur masse salariale moins importante, celles-ci, notamment celles qui sont en majorité composées de PME, n'ont pas, en jargon d'assurance, assez de crédibilité pour absorber sans heurt le coût des accidents graves, qui, eux, coûtent très cher (ils ne représentent que 8% du nombre de réclamations, mais 76% des coûts).

Actuellement, parmi les six unités du transport aérien, les trois unités regroupant les opérateurs d'hélicoptères (45131), les compagnies d'épandage (45132), et les transporteurs «non autrement spécifiés» (45133), sont principalement composées de PME, et leur masse salariale est faible.

L'une ou l'autre de ces entreprises ayant subi un accident grave au cours des dernières années, c'est ce qui, selon le document de l'AQTA, explique les fortes et brusques hausses de cotisations auxquelles elles ont été confrontées récemment: 958% de 1980 à 1988, soit 120% annuellement. C'est aussi, par conséquent, ce qui explique pourquoi elles paient actuellement une cotisation de $9.52 par $100 de masse salariale, alors que les entreprises étrangères, elles, ne paient que $0.69 et les lignes aériennes à horaire fixe $2.16.

Comme, dans le projet de réforme de la CSST, le coût des accidents graves ne sera plus assumé uniquement par les transporteurs des trois unités pré-citées, mais bien par toutes les entreprises québécoises du secteur transport et entreposage, aérien ou non, le taux de cotisation de l'ensemble des entreprises québécoises de transport aérien devrait connaître de substantielles réductions.

Influence de l'AQTA

Le 12 avril dernier, au cours d'une rencontre entre la CSST et certains transporteurs membres de l'AQTA, le directeur des services actuariels a laissé entendre que le travail effectué par l'AQTA sur le dossier avait eu une influence certaine sur le projet de réforme entrepris à la CSST. Le 1er mai, M. Jenner a d'ailleurs reçu un coup de téléphone de félicitation de la part de M. Pierre Shedleur, vice-président, finances, de la CSST, et grand artisan de la réforme.

«Nous avons en effet acheminé bon nombre de représentations au nom des transporteurs depuis 2 ans», a dit M. Jenner, «et ceux-ci ont, en retour, fort bien alimenté leur association en données et arguments de toutes sortes. C'est pourquoi nous espérons que la réforme ici proposée ne restera pas à l'état de projet, mais qu'elle sera bientôt mise en application afin de corriger une fois pour toutes les vices de la structure actuelle. Il suffit de revenir aux principes de base de la mutualité.»

Air Alma - Air Canada
Entente interligne sur Toronto et Ottawa

Suite à la signature, le 1er mars dernier, d'une entente interligne avec Air Canada, la compagnie Air Alma offre, aux voyageurs en partance d'Alma et de Roberval, deux vols par jour, aller-retour, en direction de Toronto et Ottawa.

Selon les termes de l'entente, une seule réservation, auprès d'Air Alma, est nécessaire, et un seul billet, émis par Air Canada. Décollage: 07:00 hres le matin et 16:30 hres, sur les ailes d'Air Alma, puis transfert à Dorval, manipulation des bagages incluse, sur le vol d'Air Canada correspondant.

«Tout fonctionne au-delà de nos attentes», a confirmé, au début de mai, M. Roger Filion, relationniste à la compagnie Air Alma. «Sur Toronto, les passagers économisent $62 sur les anciens tarifs, et, alors que nous nous attendions au contraire, l'achalandage y est trois fois supérieur à celui d'Ottawa. Nous accomodons principalement une clientèle d'affaires, dont, surprise là aussi, bon nombre de torontois à destination d'Alma.»

«Ainsi», ajoute M. Roland Simard, président d'Air Alma, «non seulement cette entente procure-t-elle un service amélioré à la population locale mais, de plus, les gens de l'extérieur peuvent désormais bénéficier du réseau d'Air Canada pour venir dans notre région.»

Quant au nouveau directeur général d'Air Canada pour le Québec, M. Jacques Lussier, il s'est, lui aussi, dit satisfait de la collaboration instaurée entre les deux entreprises. Interrogé à savoir si d'autres destinations seraient éventuellement couvertes par d'autres ententes du même type, M. Lussier a déclaré que ce n'était pas exclu, mais qu'il n'en était pas question pour le moment: «Elles seront examinées au mérite, selon la demande du public, et selon l'intérêt qu'elles présenteront pour les deux transporteurs. Pour l'instant toutefois, nous concentrons nos efforts à la consolidation du service selon les termes de l'entente originale.»

Informatisation du sytème de réservation et adhésion au réseau Gemini

Visant toujours l'expansion de son marché, Air Alma s'est abonnée au système de réservation informatisé Gemini. Résultat de la fusion des systèmes Reservec d'Air Canada et de Pegasus de Canadien International, Gemini est le plus grand réseau du genre au Canada. De cette façon, le nom de la compagnie et les destinations offertes par Air Alma apparaissent sur plusieurs milliers d'écrans de plusieurs milliers d'agences de voyage, de l'Atlantique au Pacifique. «Ainsi», de dire le directeur général Jacques Simard, «nous sommes maintenant en mesure d'offrir à notre clientèle toutes les destinations possibles, d'Alma à Singapour!»

Pour réaliser ce projet, Air Alma s'est procuré un mini-ordinateur IBM système 36 de 200 Meg, a procédé à l'installation de terminaux à ses bureaux d'Alma, Roberval et Dorval, et embauché, en août dernier, un analyste-programmeur à temps plein. «En plus des réservations et de la billetterie, l'ensemble des opérations d'Air Alma, entretien, inventaire, gestion des opérations et comptabilité, sera informatisé d'ici trois ans», de poursuivre Jacques Simard. Envisage-t-il commercialiser un jour son système? «Ce n'est pas le but premier que nous visons. Mais comme il a été conçu expressément pour les besoins d'une PME du transport aérien, nous ne fermons pas non plus la porte à cette éventualité.»

Air Alliance à Boston: c'est fait

A compter du 22 mai, Air Alliance effectuera deux allers-retours quotidiens, Montréal-Boston, cinq jours par semaine: un le matin, qui sera de fait un vol Québec-Montréal-Boston, et un en après-midi, en passant par Ottawa. En week-end, on fera un aller-retour le samedi matin, et un autre le dimanche après-midi.

Pour cette occasion, le transporteur régional a dû se procurer un sixième appareil de type Dash 8 et embaucher une vingtaine de nouveaux pilotes et agents de bord.

«Pour ce qui est de l'avion, nous l'avons loué temporairement d'Air B.C., un autre membre de la famille Air Canada, en attendant que soit prêt le Dash 8 tout neuf que nous avons commandé chez de Havilland», a déclaré M. Joël C. Filion, directeur marketing et ventes chez Air Alliance. «Nous l'avions commandé pour l'automne puisque, selon nos plans, nous ne devions pas ajouter ce sixième appareil avant la fin de l'année '89. Mais nous avons été pris de court par une expansion beaucoup plus rapide que prévue.»

Trois fréquences sur Sept-Iles

Depuis le 29 avril, Air Alliance effectue aussi trois allers-retours par jour sur Sept-Iles, afin de remplacer Air Canada, qui a annoncé son retrait pour la mi-juin. Premier départ de Sept-Iles: 06:45 hres A.M. Arrivée à Montréal: 08:45 hres, sans escale.

Air Alliance, dont les opérations ont débuté le 27 mars 1988 avec 2 avions, 4 destinations et 65 employés, opère, au lendemain de son premier anniversaire, 6 Dash 8, dessert 14 destinations, et vient d'atteindre le cap des 150 employés.

Air Alma se procure un Lear 24

Air Alma est devenue, au début d'avril, propriétaire d'un appareil de type Lear 24. Capable de transporter 6 passagers à 41,000 pieds et 540 mi/hre, «l'appareil est destiné au nolisement, et s'adresse principalement aux grandes corporations de la région», a déclaré M. Roger Filion, porte-parole d'Air Alma. «Comme il n'y avait pas, jusqu'à maintenant, de jet d'affaires dans la région du Saguenay et du Lac St-Jean, cette innovation est fort appréciée par la clientèle locale. N'ayant plus à faire appel à des entreprises de l'extérieur, elle jouit maintenant d'un service disponible en tout temps pour toute destination en Amérique, et réalise de substantielles économies de temps et d'argent», a conclu M. Filion.

Air Satellite acquiert Action Air-Aviation de Rimouski

Le 29 avril dernier, Air Satellite a annoncé, au cours d'une conférence de presse, l'acquisition des actifs d'Action-Air Aviation Inc. de Rimouski. Action-Air, qui avait elle-même acheté, il y a un an et demi, les actifs de l'ancien Aéro-Club de Rimouski, opérait un Aztec et un Cessna 150.

Les nouveaux propriétaires, qui entendent poursuivre les activités de l'école de pilotage, ont l'intention de garder le C-150. Quant au bimoteur, il cédera sa place à un Cessna 310, un appareil plus compatible avec le reste de la flotte.

Air Satellite opère en effet 4 monomoteurs de type Cessna 152 et 172, ainsi que 8 bimoteurs: plusieurs Cessna, modèles 310, 335 et 404, ainsi qu'un PA-30. Concessionnaire Cessna depuis le début du mois de mai, l'entreprise de Baie-Comeau, qui dispense un service à horaire fixe vers Sept-Iles, Rimouski, Mont-Joli et Matane, projette de faire de Rimouski une base de plus en plus importante pour le nolisement d'affaires.

L'aéroport de St-Jean ne sera pas agrandi

«Le controversé projet d'allongement de la piste 11-29 de l'aéroport de St-Jean ne se réalisera pas», écrit le journaliste Marc-O. Trépanier dans le Canada Français du mercredi 29 mars 1989. Selon l'hebdomadaire de St-Jean, la décision de la ville repose sur deux principaux arguments: d'une part elle refuse, pour des motifs d'ordre économique, d'engager les travaux de modification nécessaires au tracé de la route de ceinture. D'autre part, poursuit le journal, «la diminution des activités industrielles aéronautiques à l'aéroport et les perspectives d'avenir de cette industrie ne justifient plus l'allongement de la piste.»

On se souviendra qu'en mai 1985 Transports Canada avait approuvé un guide d'utilisation de l'aréroport, prévoyant l'allongement de la piste 11-29 de 4000 à 6000 pieds. En 1984, l'ex-député de St-Jean, M. André Bissonnette, en avait fait une promesse électorale, et avait annoncé, en septembre 1986, l'octroi d'une subvention de $2.8 millions à cet effet.

En juillet 1987, une Commission d'évaluation environnementale fut mise sur pied afin d'en évaluer les impacts écologiques. A cette époque, malgré la controverse qu'il avait suscité dans la population, la municipalité appuyait le projet. En juin 1988 toutefois, le maire Delbert Deschambeault devait changer son fusil d'épaule, et confiait à la firme Lavalin Aviation le mandat de réévaluer tout le dossier.

Bel Air Laurentien Aviation loue sa base d'opération d'hydravions à Aviation Portneuf Ltée

Depuis le 1er mai, Bel Air Laurentien Aviation s'est retirée des opérations de transport aérien par hydravion, pour se concentrer exclusivement sur ses activités d'entretien. «De fait, nous y pensions sérieusement depuis deux ans», de déclarer M. Alfred St-Onge, président de l'entreprise de Lac-à-la-Tortue. «Nous avons beaucoup grossi de ce côté depuis quelques années, et nous en étions rendus au point où il fallait faire un choix.»

Dépositaire Cessna pour le Québec et l'est du Canada, Bel Air Laurentien Aviation effectue l'entretien de tous types d'avions à pistons, dont les moteurs, ainsi que le ressuage, c'est-à-dire la détection des fentes dans le métal. Elle emploie en tout 22 personnes, dont 4 ingénieurs.

Quant à la base d'hydravions, elle a été louée à Aviation Portneuf, une compagnie de transport aérien fondée en 1979, dont le siège social est sis à Lac Sept-Iles. Avec 7 employés et 6 avions, deux Beaver, deux C-206, un C-185 et un C-172, tous sur flotteurs, Aviation Portneuf Ltée opère un service de taxi aérien entre Lac Sept-Iles et Petit Batiscan, un territoire de chasse et pêche du Parc des Laurentides géré par la Chambre de commerce de St-Raymond de Portneuf.

Cargair obtient le contrat de gestion d'Air Baie d'Hudson

La compagnie Cargair Ltée, de St-Michel-des-Saints, a obtenu le contrat de gestion d'Air Baie d'Hudson, une entreprise opérant un service de pourvoirie et de transport aérien à partir de sa base de LG 4. Air Baie d'Hudson possède un appareil de type Beaver.

Canadian Helicopters fait l'acquisition des Hélicoptères Viking

A la mi-août 1989, Canadian Helicopters Corporation, de St-Jean, Terre-Neuve, se portera définitivement acquéreur des Hélicoptères Viking, le plus important opérateur d'hélicoptères au Québec. Fondée en 1969, la compagnie, telle que nous la connaissons aujourd'hui, est le résultat de la fusion, en 1980, de trois compagnies: Viking, Hélicoptères La Vérendrye, et les Ailes du Nord. Filiale, depuis cette époque, de la Corporation Provost, une entreprise de camionnage en vrac de Ville d'Anjou, Viking s'est taillé, au cours des années '80, une réputation internationale, tant par sa participation à de nombreux travaux d'exploration pétrolière et minière que par sa collaboration à plusieurs missions d'organismes internationaux, dont l'Organisation mondiale de la santé.

Diversifiée, polyvalente, l'entreprise de Les Cèdres est aussi active dans l'exploration des ressources naturelles au Labrador et en Terre de Baffin que dans l'exploration pétrolière à Madagascar, la lutte contre la variole en Ethiopie ou l'épandage d'insecticide au Niger, au Mali et dans plusieurs autres pays africains.

Viking, qui opère 60 appareils de tous types, compte quelque 150 employés, et devrait réaliser, en 1988-89, un chiffre d'affaires de $21 millions.

Avec l'acquisition de Viking, Canadian Helicopters consolide sa position en tant que leader canadien et mondial de l'industrie de l'hélicoptère.

Prochain congrès de l'AQTA: 27, 28 et 29 novembre 1989

Le 14e congrès annuel de l'Association québécoise des transporteurs aériens se tiendra les 27, 28 et 29 novembre 1989, à l'hôtel Loew's Le Concorde, à Québec.

Dans un communiqué émis au cours du mois dernier, l'AQTA incite toutes les personnes intéressées à inscrire dès maintenant ces dates à leur agenda, afin de planifier dès maintenant leur participation à cet événement d'importance majeure pour les industries québécoises du transport aérien et des services connexes.

Air Canada annonce la nomination d'un nouveau directeur général pour le Québec

Air Canada est heureuse d'annoncer la nomination de M. Jacques Lussier au poste de Directeur général pour le Québec, à la suite du départ de son prédécesseur à ce poste, M. Bruno Fragasso. Depuis 1983, M. Lussier occupait le poste de directeur général, fret, pour l'Atlantique et l'Est du Canada.

Ayant débuté à Air Canada en 1962 comme agent passagers, M. Lussier a connu une ascension professionnelle rapide à Air Canada grâce à plusieurs promotions successives qui lui ont permis d'occuper les postes d'analyste de la qualité, de responsable au service à la clientèle, représentant des ventes, directeur commercial et directeur général du service de fret, et chef d'escale à Mirabel, sans oublier un séjour d'un an à La Havane où M. Lussier fut directeur pour le district de Cuba.

M. Lussier a étudié l'histoire à l'Université de Madrid et au Collège Ste-Marie à Montréal, ainsi que la gestion à l'Université de Toronto et à l'Université McGill. Il est également directeur de l'Institut du transport international. Il est marié et père de deux enfants.

Marcel Deschamps à la présidence des gens de l'air

Le 18 mars dernier, quelque 65 personnes ont pris part aux débats du 14e congrès annuel de l'Association des gens de l'air du Québec, et adopté un total de 13 résolutions. C'est M. Marcel Deschamps, jusque-là secrétaire général, qui fut élu à la présidence de l'organisme. Le président sortant, M. Harold Morin, a tracé un bilan positif de la dernière année, et laisse, selon ses propres termes, une organisation mieux équipée pour défendre ses dossiers.

Au cours du banquet annuel, tenu en soirée, M. Deschamps a remis le prix Roger Demers à M. Jean-Marie Pître, qui en 39 ans de service à Transports Canada, a formé plus de 3000 pilotes professionnels. Quant au prix Bilcom, il a été remis à M. Roger Buisson, gestionnaire général du centre de contrôle de Montréal.

L'AGAQ, qui reçoit une subvention annuelle d'opération de $60,000 de la part du gouvernement du Québec, administre, entre autres, le Bureau de placement en aviation. Le BPA, lui-même titulaire d'une subvention de $90,000, a traité un total de 157 demandes d'emploi l'an dernier, dont 134 ont connu un dénouement positif.

Tirage d'un avion à l'occasion du 5e Festival aérien de Québec

«La cinquième édition du Festival aérien de Québec fera tirer un Cessna-150 remis à neuf: moteur, hélice, extérieur et intérieur,» a annoncé le président de l'événement, M. Marc Provost, au cours d'une conférence de presse convoquée dans les locaux des Ailes québécoises. Le gagnant se méritera également un montant de $1000 en leçons de pilotage, $1000 en essence et $1000 en assurances, une valeur totale de $35,000. Pour le tirage, 1000 billets seront émis au prix de $100 l'unité.

En 1989, la manifestation, qui, selon les organisateurs, est directement responsable de retombées économiques d'un million de dollars sur la région de la Vieille Capitale, mettra une emphase particulière sur l'aviation civile, commerciale et privée. Une trentaine de kiosques viendront agrémenter l'exposition statique, et plusieurs spécialistes seront disponibles sur place pour répondre aux questions du public.

Le Festival, qui se déroulera à l'aéroport de Québec, au cours de la fin de semaine des 19 et 20 août 1989, se tiendra désormais à tous les deux ans.

LANGLOIS TRUDEAU TOURIGNY

Avocats• Barristers• Solicitors

127 rue St-Pierre
Montréal H2Y 2L6
Télécopie:(514) 845-6573, Télex: 055-61452 Lamer Mtl
(514) 842-9512

Ivan Bernier, Avocat conseil
Jean-Paul L'Allier, Avocat conseil

Raynold Langlois C.R.
Marc Cantin
Laurent Trudeau
Gilles Guèvremont
Pierre Tourigny
Micheline Brochu
Raymond Hébert
Jean-François Longtin
Deana Silverstone
France Simard

Louise Baribeau
Céline Garneau
Siri C. Génik
Luc Huppe
Daniel Lafortune
Catherine Lemonde
Suzanne Chartier
Marielle Demers
Jean-François Bilodeau
Nathalie Drouin
Sylvie Bourdeau

Portrait d'un transporteur: Air Creebec

Par Jean Roy

Le nouveau Dash 8 d'Air Creebec

Val d'Or, 14 mars 1989, 10:15 hres A.M.: le vol 103 d'Air Creebec prend son envol. Température au sol: -2°C. Destination première: Waskaganish, à 375 kilomètres au nord, à l'extrémité sud de la Baie-James. Destination ultime: Kuujuarapik (Poste de la Baleine), au nord du 55e parallèle, sur la côte est de la Baie d'Hudson. Distance totale à parcourir: 800 kilomètres, 500 milles, franc nord, puis retour en fin d'après-midi. Escales prévues, à l'aller et au retour: Eastmain, Wemindji et Chisasibi, trois autres villages Cris répartis le long de la côte de la Baie-James. En poste à chaque endroit: un agent de la compagnie, en charge des opérations locales (billeterie, réservations, fret...), et un agent d'information aérienne posté au terminal, à l'emploi de Transports Canada (il donne l'actuel météo, les vents, le point de rosée...), tous des Cris.

L'avion: un HS 748 combi, amputé de 28 sièges sur sa moitié antérieure. En reste 20, pour les passagers, à l'arrière. Le 748 est, selon David Bertrand, directeur de la base de Val d'Or, l'appareil idéal pour le nord: «Large porte cargo à l'avant, facile à convertir, pas très rapide (250 m/h) mais capable d'atterrir, avec pleine charge, 12,000 lbs, sur les pistes courtes (3500 pieds) et en gravier de la région. En tout, 383 HS 748 ont été produits depuis le milieu des années '60. De plus en plus rares sur le marché, on peut quand même encore en trouver de bons pour $3 millions, alors que les remplacer par des neufs nous en coûterait entre onze et vingt, selon le modèle choisi.»

A bord, huit passagers, quatre membres d'équipage, 7000 livres de fret. Luc Gagnon, agent de bord et coordonnateur du chargement (load master), veille au grain: que tout soit solidement attaché, conforme au poids et centrage de l'appareil, et stratégiquement disposé en fonction de l'ordre chronologique des escales. «Nous transportons de tout» dit-il, «des ski-doos, des pièces d'autos, des vêtements, du courrier, des jouets d'enfant, mais surtout de la nourriture, à 80%.» Seule source d'approvisionnement en conserves pour les huit communautés Cries de la région, Air Creebec transporte, en tout et partout, entre 50,000 et 70,000 livres de marchandises par jour.

L'autre agent de bord, Line Lefebvre, s'occupe, elle, du service aux passagers, des annonces et consignes d'usage. «Chez Air Creebec, nous sommes en tout huit agents de bord», dit-elle, «cinq femmes, trois hommes, et nous travaillons alternativement côté cargo et côté passagers.» Pas très classique, donc, comme travail. Rien qui rappelle l'image traditionnelle de l'hôtesse de l'air en jupe marine et talons fins. Ici, on s'habille pratiquement et jusqu'au cou: combinaison de vol, mitaines et bottes thermos, parka à capuchon.

Sur la ligne Val d'Or - Kuujuarapik, la «sched» comme on dit familièrement, la sophistication fait place à l'efficacité. Peu de cérémonies, mais accueil combien chaleureux, et que de gentillesse. «C'est plus familial ici que sur les autres lignes» renchérit Mme Lefebvre. «Je ne suis à l'emploi d'Air Creebec que depuis quatre mois et demi et, comme nous rencontrons souvent les mêmes passagers, j'en connais déjà plusieurs. Cela contribue à créer une atmosphère détendue, amicale, une sorte de complicité entre la clientèle et le personnel. Vous savez, voyager dans le nord, c'est toujours un peu spécial. Ce n'est pas donné à tout le monde.»

Voyager dans le nord

Voyager dans le nord, c'est spécial, en effet. A cause du territoire d'abord, le nord-ouest du Québec, immense étendue, quasi désertique, de glace, de neige, de marécages et d'épinettes noires avec, saupoudrés ici et là, quelques hameaux. Population Crie: un peu plus de 8000.

Et il fait froid, intensément. Ce matin du 14 mars, il faisait -15° à Waskaganish. En soi, ce n'est pas si mal. Mais, porté par le vent et une fine poudrerie, le froid devient sournois, et s'attaque sans vergogne à la moindre parcelle de peau à découvert. Persistant et de plus en plus vif, il nous piste, et nous suivra de village en village jusqu'à Kuujuarapik, où nous attend un mordant -25°. Et nous sommes loin d'être au pire de la saison.

Chargement de sacs postaux à Kuujuarapik

A chaque atterrissage, le froid nous relance: aussitôt les moteurs arrêtés et les portes ouvertes, la porte arrière pour les passagers, et la porte cargo, un courant d'air se rue dans la cabine, traverse la cloison temporaire qui sépare les sections fret et passagers, et force tout le monde à descendre se réfugier dans le terminal.

Un camion s'approche, on fixe les rails de transbordement, on forme une chaîne, les caisses s'empilent. Tout l'équipage est mis à contribution, y compris le commandant de bord, André Thibodeau, 16,000 heures de vol, 28 ans d'expérience, dont 10 dans le nord, et le copilote, Yves Desjardins. Le camion s'éloigne. S'amène un traîneau, tiré par motoneige, chargé de sacs postaux: 630 livres. Quelques minutes et ils sont dans l'avion. L'agent de bord dispose le tout, on enlève le convoyeur, les passagers remontent, les portes se referment. Prêt à décoller. L'escale aura duré une dizaine de minutes.

Prochain arrêt: Eastmain. Temps de vol: environ quinze minutes. C'est court, et par temps très froid, la cabine est plus difficile à chauffer. Heureusement, le 748 résiste bien au froid, et un système de chauffage supplémentaire rétablit vite le confort.

A Chisasibi, on arrêtera plus longtemps: il faut faire le plein. Malheureusement, il n'y a

M. Jean-Claude Roy, Directeur général

pas de terminal, pas d'éclairage de piste, pas non plus d'électricité. Le gouvernement les installera au cours de l'été 1989. D'ici là, passagers et membres d'équipage se réfugient, tant bien que mal, dans les autos près de la piste. Le commandant Thibodeau active le moteur de la pompe, un moteur à essence qu'on démarre à la manière d'un hors-bord, fait le plein lui-même, puis, accompagné de l'agent local d'Air Creebec, se rend au bureau de la compagnie, dans le centre communautaire du village, prendre la météo. On a annoncé le passage d'un front froid à Kuujuarapik.

Service essentiel

Kuujuarapik:14:00 hres: terminus. Air Creebec ne va pas plus loin. A l'extérieur, presque plus d'arbres. Seulement de la neige, et de la glace. Dans le terminal, il y a foule. Quelques Blancs, plusieurs Cris, et beaucoup d'Inuit. C'est ici que commence leur pays.

De village en village, ce matin du 15 mars 1989, le vol 103 d'Air Creebec a transporté une cinquantaine de passagers. Parmi eux, de retour de vacances, Fortunate Viens, employée du bureau de poste de Waskaganish; Gérard Beaudet, conseiller pédagogique itinérant à la Commission scolaire Crie et Gordon Blackned, son coordonnateur; Chester Reimer, ingénieur et urbaniste à l'emploi de la bande de Wemindji; Jean-Guy Baril, préposé au service pour les photocopieurs Canon; Virginia Diamond, qui déménageait de Val d'Or à Waskaganish; Sylvie Bériault, nutritionniste visiteuse au Conseil Cri de la santé et des services sociaux; deux policiers; quelques familles; une personne malade...

Tant de voyageurs, tant de raisons de voyager: affaires, travail, visites, urgences, loisirs..., déplacements de la vie quotidienne qui, dans le sud, s'effectuent dans la banalité des autoroutes, de l'automobile, de l'autobus, ou du taxi, mais qui, dans le froid et l'isolement du nord, nécessitent l'intervention de l'avion.

Pour les Cris de la Baie-James, l'avion est un service essentiel, le seul moyen de transport inter-communauté. Sans lui, c'est l'isolement. En saison, il y a bien des chemins d'hiver entre villages, mais aucun ne descend jusqu'à Val d'Or et, dès le dégel, ils deviennent impraticables: trop marécageux.

De la convention de la Baie-James au transport régional

Principal utilisateur d'Air Creebec au nord de Val d'Or, le peuple Cri en est aussi le propriétaire exclusif, par l'entremise de Creeco, une société de gestion fondée en

1981 par le Bureau d'indemnité Cri pour administrer une partie des $136 millions obtenus en 1976, par la signature de la Convention de la Baie-James. L'entente prévoyait un paiement réparti sur 20 ans. A date, selon les informations obtenues du président de Creeco, M. Albert Diamond, les Cris ont reçu $106 millions, en majorité placés en obligations, actions et sur le marché monétaire. Valeur totale actualisée: environ $170 millions.

Creeco, elle, est active depuis 1984. Ses investissements s'élèvent à $21 millions. Critères d'investissement: développer des entreprises rendant des services aux Cris, et faire des profits. Actifs sous contrôle: $70 millions: Air Creebec, Cree Construction, Valpiro, tous à 100%, et immeuble.

En 4 ans d'activité, Creeco s'est acquis la réputation d'une des sociétés les mieux gérées au Québec. Au-delà de Val d'Or et de l'Abitibi, sa présence se fait maintenant sentir dans les ligues majeures du monde canadien des affaires, comme en fait foi l'offre d'achat qu'elle a présentée, le 13 avril dernier, sur Wardair, en compagnie de partenaires non identifiés.

Quant à Air Creebec, elle fut mise sur pied en 1982, en collaboration avec la famille De Luce, alors propriétaire d'Austin Airways. Rapide fut sa croissance: «On a commencé le 5 juillet 1982 avec un contrat de Postes Canada, un Twin Otter, trois vols réguliers par semaine et une quinzaine d'employés», dit David Bertrand, un ouvrier de la première heure. «Rapidement, nous avons acheté un deuxième Twin Otter, neuf celui-là, puis un DC 3. C'est en 1986, après la construction des pistes de 3500 pieds, que nous nous sommes procuré notre premier HS 748.»

En juin 1988, Creeco rachète les 49% détenus par les De Luce, et devient l'unique propriétaire d'Air Creebec. S'ensuit l'acquisition, en décembre 1988, d'un Dash 8 tout neuf, une valeur de $8,5 millions: «Depuis sa mise en service, il vole dix heures et demie par jour. Cet achat, qui nous permet de lier Montréal-Val d'Or trois fois par jour et Montréal-Val d'Or-La Grande-Kuujuarapik trois fois par semaine, nous a aussi permis de passer du statut de transporteur de brousse à celui de transporteur régional», explique Jean-Claude Roy, directeur général

A Chisasibi, pas de terminal...

de la compagnie. «Pour nous cependant, c'est la population du nord qui demeure notre priorité. C'est ce qui nous différencie de la plupart des autres transporteurs».

Ainsi, c'est pour accomoder la communauté d'affaires locale qu'Air Creebec décolle de Val d'Or à 07:00 heures le matin. Atterrissage: 08:05 hres, à Dorval. Dernier départ de Montréal: 19:50 hres, afin de laisser à la clientèle assez de latitude pour accomplir une bonne journée de travail à Montréal, sans avoir à y passer la nuit. «De plus, tous nos horaires sont intégrés» poursuit M. Roy, «de sorte que maintenant, le grand nord a sa liaison régulière avec Montréal. Auparavant, pour une réunion de trois heures à Eastmain, il fallait, si on partait de Montréal ou Québec, prendre trois jours. Maintenant, il est possible de tout faire la même journée: l'aller, la réunion et le retour. C'est particulièrement apprécié des fonctionnaires qui doivent fréquemment effectuer le trajet.»

Et cette vocation régionale, le transporteur de Val d'Or entend bien la développer au cours des prochains mois: il détient une option d'achat sur un autre Dash 8, série 300 celui-là (54 passagers), qui devrait lui être livré d'ici 12 à 14 mois, ainsi que des permis sur Toronto, Québec, Nemiscau, Chibougamau, Timmins et Moosoonee...

1988: investissements de $30 millions

«Avec notre expérience de brousse, nous avons réussi à mettre sur pied la ligne aérienne Montréal Val d'Or en l'espace de quelques mois, de juillet à novembre», ajoute M. Roy. «Nous venons de nous abonner au système informatisé de réservation Reservec-Gemini, et nous sommes fin prêts à répondre à la demande pour la phase 2 de la Baie-James.»

En affaires comme en brousse, Air Creebec fait preuve d'agressivité, de rapidité d'action, de capacité d'adaptation. Témoin: la prise de possession, le 6 décembre dernier, des actifs nordiques d'Air Ontario. Coût de la transaction: $20 millions.

«Nous avons investi près de $30 millions au cours des six derniers mois de 1988, le Dash 8 compris. Et tout a été payé à partir des fonds générés par la compagnie» précise M. Roy. «Pas un sou de subvention, pas un sou non plus en provenance des fonds de la Convention de la Baie-James.»

Suite à ces investissements, Air Creebec a triplé ses opérations, et, selon nos estimés, le chiffre d'affaires s'élèverait maintenant à quelque $25-$30 millions.

Pour le nolisement, les évacuations médicales et les distances de 400-500 milles, Air Creebec opère 4 King Air série 200

La flotte: seize avions: huit HS 748, deux King Air série 200 plus deux autres en instance, deux Cessna 402, un Twin Otter et un Dash 8. Siège social: Val d'Or. Principale base d'entretien: Timmins, Ont., à cause du hangar acquis d'Air Ontario, de sa spécialisation sur HS 748, de son large inventaire de pièces, et de son atelier de réusinage d'hélices.

Les opérations: le nord, avec les 748; la ligne, plus sophistiquée, avec le Dash 8, et le nolisement: pour Hydro-Québec, le ski au Vermont, le hockey, la chasse à l'oie sur la côte, particulièrement populaire auprès des bostonnais, les évacuations médicales...

Nombre total d'employés: 209 en tout: c'est à ces employés, à la fois jeunes et expérimentés, dynamiquesx, compétents, enthousiastes et pleins d'initiative, que revient, selon le directeur général, le crédit du succès de la compagnie.

Communications et développement économique

«Jusqu'ici», conclut Jean-Claude Roy, «c'est ce dynamisme qui nous a permis de prendre notre expansion, et c'est l'expansion qui nous a permis d'améliorer la fréquence et la quantité de services aux communautés Cries. Plus nous avons d'avions et de liaisons, plus nous améliorons le système de communication entre le nord et le sud, plus les communautés du nord en bénéficient.»

Ainsi, plus qu'un simple instrument de communication, Air Creebec est devenue un redoutable outil de développement: 12 mois par année, les riverains de la Baie-James peuvent maintenant s'approvisionner en matériaux de construction, en médicaments et équipements médicaux, en micro-ordinateurs, en personnel de consultation, etc...

Membre

Vente, révision et remise à neuf
de pièces et accessoires d'avions
Électricité • Hydraulique
Instruments
Système d'échappement
Le plus grand inventaire au Québec d'accessoires et de pièces réusinées pour
deHavilland DHC 2&3 • Douglas DC 3, 4&6 • Beech 18
Renseignez-vous sur notre attrayant programme d'échange

Pièces et Fournitures pour Avions Ltée
Aircraft Parts & Supplies Ltd.

6200 O. Henri-Bourassa, St-Laurent, Qc. H4R 1C3
Tét.: (514) 334-0770 Fax.: (514) 339-1964

THABET AVIATION INTERNATIONAL INC.

Laissez-nous vous diriger vers l'achat d'un avion ou dans la vente de votre avion.

AVIONS À VENDRE

1977 (2) Cessna XP, TTSN 1950/775, IFR ---------- DEMANDE $
1964 Cessna 180G, SMOH 1125, EDO 2870, Horton STOL --------- 51,000 $
1979 Cessna 185, SMOH 580, EDO 3430, R/STOL, Loran ----- DEMANDE $
1969 Cessna 206, SMOH 960, Wipline 3900, HortonSTOL Loran - 92,000 $
1968 Comanche 260B, TTSN 1850, IFR ---------- DEMANDE $
1969 Twin Comanche CR, SMOH 1490/1490, R/STOL ---------- 60,000 $
(2)1976 - (1) 1979 Navajo 310, DEICE, Porte cargo ---------- DEMANDE $
1979 Cheyenne II, TTSN 2715, DUAL ADF, Loran ---------- DEMANDE $
1976 Aztec F, TTSN 1086, DEICE, King radio ---------- DEMANDE $
1979 Aztec turbo, SMOH 5/5, DEICE, King radio, Loran ---------- 95,000 $
1973 Cessna 310Q, TTSN 2700, SMOH 300/1200, DEICE, DUAL ADF, Loran ---------- DEMANDE $

Nous faisons de l'évaluation d'avion.
Nous avons un service de consultation.

• Demandez notre liste d'avions à vendre

Appelez-nous et demandez:
Raymond ou Diane
(418) 871-0047

Aéroport de Québec
Ste-Foy, Qué. G2E 5W1
Fax: (418) 871-6937

Temps de vol maximal: Dérogation renouvelée pour 1989

Dans une lettre datée du 6 mars 1989, M. R.W. Slaughter, directeur, délivrance des licences et certificats, annonçait le renouvellement, pour les opérations de l'été 1989, de la dérogation obtenue l'an dernier concernant le temps de vol maximal.

Pour les transporteurs ne dispensant pas un service à horaire fixe, les nombres d'heures maximum seront donc maintenus à:

- 150 heures par période de 30 jours;
- 300 heures par période de 60 jours;
- 450 heures par période de 90 jours.

Résultat d'un processus consultatif entre Transports Canada, portes-parole de l'industrie et représentants des employés, les modifications définitives à l'ONA Série VII, nos 3 et 6, ne seront pas adoptées avant le 31 décembre 1989 selon M. Slaughter, et seront formulées comme suit:

- 10 heures de vol pour chaque période de 24 heures consécutives;
- 180 heures de vol par période de 30 jours consécutifs;
- 450 heures pour chaque période de 90 jours;
- 1200 heures par année de calendrier.

AVIALL
A RYDER SYSTEM Company

Telex 05822729

Michel Lespérance
Représentant

GENERAL AVIATION DISTRIBUTION DIVISION
1884 32 E Avenue, Lachine, Québec, Canada H8T 3J7
(514) 636-1470, Sans frais/Toll free (800) 361-0214, Fax (514) 636-0519

Tél.: (514) 648-1856

Boivert et Fils Aviation Ltée

8295 est, boulevard Gouin,
Montréal, Québec H1E 2P6

En pleine ascension

PÉTRO-T Aviation

- Essence AVGAZ 100 LL recommandée par les constructeurs maintenant disponible au Québec
- Lubrifiants spécialisés d'entretien aéronautique

(819) 477-7771
1-800-567-0960
SERVICE ET LIVRAISON

Arrêtez donc... PETRO T Aviation

NOILCO INC.

• Peinture d'avions
•Service professionnel
• Qualité

sur rendez-vous

M. Locas ***(514) 433-3045***

AIRNAV ÉLECTRONIQUE LTÉE

Louis Caron
Président

10105 Avenue Ryan
App. #37
Dorval (Québec) H9P 1B2
(514) 631-1233

KING
TMORROW INC.
ARNAV

Consensus de tous les milieux intéressés
Il faut un héliport public à Montréal

Par Jean Roy

Selon le Dr Marc Perron, vice-président/hélicoptère de la firme Aéronautique Canada Turnkey Inc., la construction d'un héliport public à Montréal pourrait être rentable du point de vue économique et social: «Pas pour instaurer une navette régulière entre le centre-ville et Dorval/Mirabel cependant. Car les passagers, dont bon nombre de touristes, qui voyagent sur les vols réguliers des lignes aériennes, n'ont ni besoin, ni les moyens de prendre l'hélicoptère. D'ailleurs, partout où elle a été tentée, cette expérience s'est avérée non rentable. Des aéroports montréalais au centre-ville, les seules clientèles potentielles sont les participants aux grandes conférences ou aux grands congrès internationaux, ou encore le personnel, les diplomates ou les membres des organismes internationaux tels l'IATA ou l'OACI, pour qui les coûts du transport par hélicoptère peuvent être intégrés, sans les augmenter pour la peine, aux forfaits généraux de congrès ou de transport offerts par les agences de voyage.»

«La demande est effectivement énorme», confirme M. Georges Delaney, premier vice-président, marketing, Hélicoptères Viking. «Selon une étude que nous avons commanditée il y a quelques années, il y a aussi toute une clientèle de gens d'affaires, d'ingénieurs et autres professionnels, disposée à payer immédiatement 30-40% de plus sur un billet d'avion pour sauver le temps qu'ils prennent à quitter ou à atteindre le centre-ville.»

La construction d'un héliport public, dont les coûts d'opération seraient défrayés par les frais d'atterrissage et par l'achat ou la location de biens et services (espace de stationnement, utilisation du terminal, essence, etc...), créerait ainsi, selon le Dr Perron, une demande supplémentaire suffisante auprès des compagnies d'hélicoptères de la région pour rentabiliser, à court terme, un nouveau marché et deux nouveaux appareils à plein temps: «Aux Etats-Unis, il y a en tout 214 héliports publics, dont une vingtaine dans les centre-ville d'agglomérations de la grandeur de Montréal. Si c'est rentable là-bas, ça devrait l'être ici aussi.»

C'est aussi ce que tend à confirmer M. Lucien Levrot, président d'Hélicraft, une compagnie basée à St-Hubert. Depuis des années, M. Levrot tente, en vain, d'obtenir ne serait-ce qu'un point de chute à Montréal: «Ne pas en avoir est très contrariant», dit-il. «Par exemple, comme nous ne pouvons pas aller le prendre en ville, le chroniqueur à la circulation de CJAD, dont nous avons le contrat, doit se taper, matin et soir, une demi-heure pour traverser à St-Hubert, et une demi-heure pour en revenir. Même scénario quand il s'agit de tourner un bout de film, pour la photographie aérienne, ou pour le transport exécutif. Il faut tout déménager, personnel et équipements, sur la rive-sud, et c'est souvent assez, en temps et en argent, pour les décourager tous d'utiliser l'hélicoptère.»

Transport exécutif

Selon le Dr Perron, plusieurs corporations montréalaises qui, de plus en plus nombreuses, opèrent leur propre hélicoptère pour fin de transport exécutif, souhaitent, elles aussi, la construction d'un héliport public à Montréal. Utilisant de plus en plus l'hélicoptère comme navette entre leurs bureaux du centre-ville et leurs places d'affaires régionales, ces entreprises (pensons

AERO CONCEPT inc

Nouveau•Nouveau•Nouveau

Maintenant située dans ses propres locaux près d'Air Alliance pour mieux vous servir

- Protection complète pour vos appareils.
- Rénovation intérieure et extérieure d'avions privés et commerciaux, bancs, tapis, rideau etc..
- Vêtements pour pilotes,combinaisons de vol, vestons assortis "US navy flight jacket".
- Toiles et sacs de tous genres.
- Choix multiple d'échantillonnage approuvé par FAA, FAR

560, 5 e Rue, C.P. 7
Aéroport de Québec (418) 871-8611
G2E 5W1

à Cascades, Alcan, Hydro-Québec...) seraient sans nul doute prêtes à payer leur quote-part de la rentabilisation économique d'un héliport.

Sans compter que la seule existence du service en inciterait sans doute plus d'une à envisager à leur tour l'achat ou la location d'un appareil.

Et, qui dit achat d'hélicoptère, pense Bell Helicopter. «Il est pour le moins étonnant que Bell ne puisse pas transporter, en hélicoptère, sa clientèle entre son usine de Mirabel et les hôtels du centre-ville», de poursuivre le Dr Perron. Surtout que, selon M. Jean-Paul Cadieux, vice-président exécutif de Bell Helicopter, «l'usine de Mirabel fabrique 30% de la production mondiale d'hélicoptères civils, et que Montréal se veut la capitale canadienne de l'aérospatiale. Ainsi, plus qu'un simple service à notre clientèle, un héliport deviendrait pour nous un outil de marketing et de promotion, une sorte de vitrine pour présenter nos produits, et Montréal, au monde entier.»

Rentabilité sociale

Pour le Dr Perron, la rentabilité d'un héliport ne s'arrête pas au point de vue économique. Base de coordination des services héliportés d'urgence pour la police et les pompiers, un héliport près du centre-ville pourrait aussi servir de base de départ pour certains services médicaux d'urgence. Le docteur Mathias Kalina, médecin coordonnateur à Urgences Santé, y voit, quant à lui, deux utilités principales: d'une part, intervenir rapidement, dans un rayon de 20 à 100 milles, auprès des grands blessés, malgré la congestion routière; et, d'autre part, pour le transport, à partir de centres hospitaliers secondaires, de grands malades nécessitant une intervention spécialisée, mais trop fragiles pour subir le transport ambulancier conventionnel: «Un peu à la manière du Challenger ambulance du gouvernement du Québec, Urgences-santé y maintiendrait de garde une équipe d'urgence, spécialisée en soins pré-hospitaliers. L'héliport lui servirait de point de départ et d'arrivée, avec une ambulance de service pour compléter le transport urbain jusqu'à l'établissement désigné. Pour une efficacité maximale toutefois, il faudrait prévoir deux autres héliports d'arrivée, soit un dans un centre de traumatologie, et l'autre en néonatologie. Le premier existe déjà, à l'hôpital du Sacré-Coeur. Il suffirait de l'activer. Resterait à en désigner un pour la pédiatrie. Et comme un héliport est toujours synonyme, pour un hôpital, de budgets supplémentaires, d'acquisition d'équipement et de personnel spécialisé, et, globalement, d'accroissement de compétence, je suis persuadé qu'il ne serait pas difficile d'en convaincre un de tenter l'expérience.»

Vérification finale d'un Bell 412, usine de Mirabel

Pour le Dr Perron, un tel système coûterait environ $2 millions à opérer annuellement, mais en économiserait vingt en prestations à la CSST, à la RAAQ et à la RAMQ: «En plus de sauver des vies, la rapidité d'intervention de l'hélicoptère empêcherait, dans plusieurs cas, des blessures graves de dégénérer en impotences permanentes», ajoute le Dr Kalina. «Je n'ai pas de chiffres, mais je sais qu'en France, dans la région de Bordeaux, on considère que ce système est très efficace.»

Pour le vice-président de Bell Helicopter, l'efficacité et la rentabilité de l'hélicoptère comme ambulance ne font aucun doute. Sinon, l'Ontario n'en aurait pas 5, ni la Suède 16, l'Allemagne 36 ou les Etats-Unis 205. «Même en temps de guerre, le transport de blessés demeure la principale mission de l'hélicoptère» dit-il. «Et dans le civil, ça demeure, de loin, le créneau le plus développé. Mais, étrangement le Québec, qui joue pourtant un rôle d'avant-garde avec son Challenger, n'a aucun hélicoptère ambulance; et ce, malgré la présence à Mirabel du plus gros fabriquant mondial d'hélicoptères civils, et malgré que le modèle 412 de Bell, un bimoteur capable d'intervenir de nuit ou en condition de vol aux instruments, assez grand pour accomoder équipes de traitement en route, incubateurs, oxygène et autres équipements, soit l'appareil idéal pour ce genre de mission.»

Où, quand, comment, par qui?

A la ville de Montréal, on se dit fort intéressé à tout ce dossier. M. Marcel Le Sieur, commissaire aux transports à la Commission d'initiative et de développement économique de Montréal, a confirmé avoir reçu de multiples représentations à ce sujet: «Tout le monde, fonctionnaires, politiciens, Chambre de commerce, est persuadé qu'il y a un besoin. Mais la ville elle-même n'investira pas dans la construction d'un héliport. Nous sommes prêts, cependant, à faire notre part, c'est-à-dire à assurer le contact avec Transports Canada, à procéder aux études environnementales et à identifier et à réserver le terrain.»

Côté terrain d'ailleurs, à l'exclusion des toits, restreints, pour raisons de sécurité, aux appareils bimoteurs et à des conditions météorologiques précises, M. Le Sieur a une dizaine de sites possibles en tête: «Bien sûr, les coûts varient selon leur proximité du centre-ville», ajoute-t-il.

Parmi eux, c'est l'extrémité ouest de l'ancien adacport, près du parc Victoria, qui, à la condition d'en faciliter l'accès terrestre, semble rencontrer le mieux les exigences sécuritaires et environnementales de ce type d'infrastructure: on y décolle et atterrit au-dessus de l'eau, il offre un bon terrain de dégagement pour les approches, et ne pose ni problème de sécurité ni de bruit pour le voisinage. Et quoique la mission de l'adacport ait été redéfinie par l'administration montréalaise, qui désire en faire un parc de haute technologie, l'utilisation de son extrémité ouest pour fins héliportuaires ne serait aucunement incompatible avec cette mission. Au contraire.

Quant aux investissements, ils doivent, selon M. Le Sieur, provenir du secteur privé: «Nous attendons des propositions concrètes et réalistes. A la condition d'avoir des engagements fermes, nous sommes, quant à nous, tout à fait prêts à faire notre travail.»

À suivre dans le prochain numéro: Héliport ou vertiport...

La gestion du risque légal chez le transporteur

Par Jean Fortin, Avocat, MBA

M. Jean Fortin est associé de l'étude Fortin Reny, Avocats. Il possède un MBA et se spécialiste en aviation. L'article qui suit est extrait d'un exposé qu'il donnait en février dernier dans le cadre du cours d'agent de sécurité de compagnie organisé par Transports Canada.

L'environnement légal des transporteurs aériens comporte pour ces entreprises des risques dont leurs dirigeants ne soupçonnent souvent pas l'ampleur.

Après avoir été bien évalués et circonscrits, ces risques d'ordre légal peuvent être minimisés, transférés à d'autres ou plus rarement éliminés, dans le cadre d'un processus qui s'apparente au processus de gestion des autres catégories de risques dans l'entreprise, les risques que l'on pourrait qualifier d'ordre physique.

Sans avoir un département complet de «gestion de risques», comme on en retrouve chez les assureurs, les transporteurs devraient tout au moins faire assumer par l'un de leurs gestionnaires cette fonction de gestion de risques.

Nous allons revoir brièvement en quoi cette fonction pourrait consister, sous son aspect légal, évoqué plus haut.

Environnement légal

Par environnement légal des transporteurs aériens, nous entendons cet ensemble:

1) de lois adoptées par le pouvoir législatif;

2) de règlements, ordonnances, directives gouvernementales, adoptés par le pouvoir exécutif;

3) de décisions adoptées par le pouvoir judiciaire;

définissant de façon directe ou indirecte les standards, règles, normes, contraintes et sanctions qui s'appliquent aux transporteurs aériens.

Une partie de cet environnement légal est spécifique à l'aviation en ce sens que l'objet d'une loi, d'un règlement, est de normaliser l'ensemble ou un aspect de l'exploitation du transport aérien.

L'autre partie n'est pas spécifique à l'aviation, mais touche cette activité de façon indirecte. On retrouve sous cet aspect tous les domaines de l'activité économique et légale des citoyens (ex. les contrats, les assurances, le droit du travail, etc.).

Minimiser les risques (maximiser les profits)

L'objectif de la gestion des risques c'est, à court terme, de minimiser les risques dans le but, à moyen ou long terme, de minimiser les pertes ou maximiser les profits.

La gestion des risques intervient donc principalement au niveau de la planification de l'entreprise, même si les fonctions d'organisation, de direction et de contrôle devront en tenir compte.

Nous suggérons que cette gestion se fasse en trois étapes, soit:

1ère étape: connaissance de la nature des risques encourus;

2e étape: évaluation des risques;

3e étape: prévention des risques.

Connaisssance de la nature des risques encourus

Connaître la nature des risques encourus, c'est d'abord et avant tout avoir une connaissance adéquate de la «légalité», cet ensemble de lois, règlements et principes légaux qui entourent l'entreprise. Connaître la nature de ces risques, c'est également se rappeler, à l'occasion, la bien longue liste des sanctions qui guettent les imprudents:

- suspension, annulation de licence, de permis ou certificat;
- imposition de pénalités, emprisonnement;
- hausse de coût des primes d'assurance - refus partiel ou total de couverture;
- poursuites en dommages-intérêts, couvertes ou non par les polices d'assurance;
- arrêts de travail des employés craignant pour leur sécurité;
- procédures d'injonction prises par d'autres transporteurs;
- poursuites pour bris de contrat ou annulation de contrat par des co-contractants, fournisseurs ou usagers;
- réclamations en réajustement de tarifs par les usagers;
- immobilisation au sol et saisie d'aéronef, etc.

Il est évident que l'un ou l'autre de ces risques prendra plus ou moins d'importance selon:

- la taille de l'entreprise;
- son rythme de croissance;
- le genre d'opération;
- la stratégie sélectionnée quant à l'équipement de production;
- le type d'aéronef - l'âge du matériel utilisé;
- le degré de rentabilité.

Le transporteur aérien aura un avantage inestimable à établir un plan préventif à l'endroit de ces risques.

Ce plan devra nécessairement passer par une évaluation préalable de tels risques.

Evaluation des risques

L'évaluation des risques devra se faire:

1) au départ, préférablement par une personne de l'extérieur de l'entreprise (on est mauvais juge envers soi-même);

2) par la suite, sur une base plus ou moins permanente, par un gestionnaire attitré à cette fonction.

Il est évident que dans cette tâche, la contribution de l'expert spécialiste en aviation et en gestion de risques est capitale. Cet expert se rendra sur les lieux de l'exploitation pour en analyser l'ensemble de la documentation écrite et les procédures d'exploitation, en gardant à l'esprit les responsabilités statutaires et civiles découlant des lois tout autant fédérales que provinciales.

Il aura, entre autres, à:

1) faire l'évaluation de la couverture des polices d'assurance;

2) s'assurer que les procédures de ravitaillement en carburant sont respectées, et effectuées avec de l'équipement approuvé;

Jean Fortin,
LL.L., M.B.A.

FORTIN RENY
avocats

1091, CHEMIN ST-LOUIS, SUITE 200
SILLERY, QC G1S 1E3
TÉL.: (418) 683-1177

3) étudier les formulaires contractuels et procéduriers;

4) revoir les contrats ponctuels avec clients et fournisseurs (par exemple lors de l'acquisition d'aéronefs);

5) procéder à l'évaluation des contrats de travail;

6) revoir les dispositions des manuels d'exploitation et d'entretien - vérifier le contenu des formulaires qui les accompagnent;

7) évaluer les connaissances légales du personnel de bord et des employés au sol, afin de s'assurer qu'ils sont bien au fait des conséquences légales des gestes qu'ils posent;

8) si l'opérateur exploite une école de pilotage, vérifier plus spécialement que les entrées dans les carnets de bord sont complètes et détaillées;

9) si l'opérateur permet à des tiers de stationner leurs aéronefs sur son terrain, s'assurer qu'il n'encourt pas ainsi une responsabilité en cas de dommages (obligation de gardien);

10) si l'opérateur fait l'entretien des aéronefs de tiers, bien expliquer la nature du droit de rétention, afin de se protéger contre les mauvaises créances;

11) définir les secteurs d'activité où l'entreprise ne peut être protégée par ses assurances, etc.

Participation de l'agent de sécurité (ASC)

Il est évident que l'intervention du spécialiste devra se faire en collaboration avec l'agent de sécurité de la compagnie (ASC), et que ce dernier pourra d'autant plus lui faciliter la tâche qu'il aura compris l'importance de cette démarche.

Prévention des risques

En premier lieu, il faut savoir reconnaître que l'on ne peut éliminer tous les risques.

On cherchera donc:

1) à transférer certains risques à d'autres, par l'intermédiaire, notamment, des contrats: assurances; fournisseurs; sous-contractants;

2) à éliminer certains risques par:

- le transfert contractuel de responsabilité;
- la modification des obligations statutaires au niveau du manuel d'exploitation et du manuel d'entretien;
- la négociation de contrats de travail conservant au dirigeant la souplesse requise pour la mise en place de sanctions internes au cas de contravention à la réglementation;

3) à minimiser certains risques par:

- des mesures à l'endroit du personnel:
- impliquer tout le monde dans tout;
- former en permanence;
- simplifier les structures;
- exiger et récompenser l'intégrité;
- des attitudes positives:
- entretenir un climat de collaboration plutôt que de compétition à l'endroit des inspecteurs de Transports Canada;
- voir les normes pour ce qu'elles sont: des minima à dépasser, non pas des objectifs à atteindre;
- savoir transformer des contraintes en avantages commerciaux;
- l'écoute positive:
- savoir reconnaître pour ce qu'ils valent les indices annonciateurs que quelque chose ne va pas: plaintes de passagers insatisfaits, exigences accrues de Transports Canada, écarts de discipline, évaluation de la motivation des employés.

Conclusion

Les risques d'ordre légal, tout comme ceux d'ordre physique, ne peuvent pas être écartés dans l'exploitation d'un service de transport aérien. Tout transporteur aura un jour ou l'autre à répondre à une poursuite de nature civile ou pénale.

C'est parce qu'une telle situation est plus ou moins inévitable qu'il faut s'y préparer avec tous les outils dont dispose le gestionnaire moderne.

AERO-RECIP (CANADA) LTD

545 Ferry Road

Winnipeg, Manitoba, Canada, R3H 0T5

RECONDITIONNEMENT DE MOTEUR ET ECHANGE

CONTINENTAL

0-200A (Starter clutch)	8,460.00
0-470K, L,R,S,U	10,260.00
I0-520D, F	12,780.00
I0-520D,F avec cyl. neuf	16,900.00
TSIO-520E.	15,600.00
TSIO-520VB.	15,600.00

LYCOMING

0-235L2C	8,550.00
0-320E2D	8,550.00
0-320E3D	8,550.00
0-320H2AD	8,700.00
0-540E4C5.	12,500.00
IO-540C4B5.	13,900.00
TIO-540A1A, A1B	23,700.00
A2A, A2B	23,700.00
TIO/LTIO540J2BD	23,700.00

PRATT & WHITNEY

R985 (carburateur manuel)	$13,860.00
(carburateur automatique)	$14,760.00
R1340S3H1 ou S1H1	$15,480.00
R1340S1H1G ou S3H1G (révision)	$17,910.00
R1830-92	$34,900.00

Disponibles immédiatement en inventaire

Tous nos moteurs Pratt & Whitney sont complets, incluant:

* Magnetos de marque Bosch ou Bendix
* Carburateur
* Faisceau d'allumage
* Remise à neuf avec pièces Pratt & Whitney authentiques
* A la révision, tous les coussinets inutilisables sont remplacés par des neufs
* Garantie de 150 heures

POUR TOUT RENSEIGNEMENT, APELEZ VOTRE REPRESENTANT LOCAL

POUR L'EST DU CANADA, APPELEZ

AERO-DAWN PARTS INC

Tél: 514-696-6552

Fax: 514-696-6481

SPECIAL POUR LE MOIS DE MAI

MOTEURS I0-520 D &F

Cylindres remis à neuf $12,280 net, avec échange

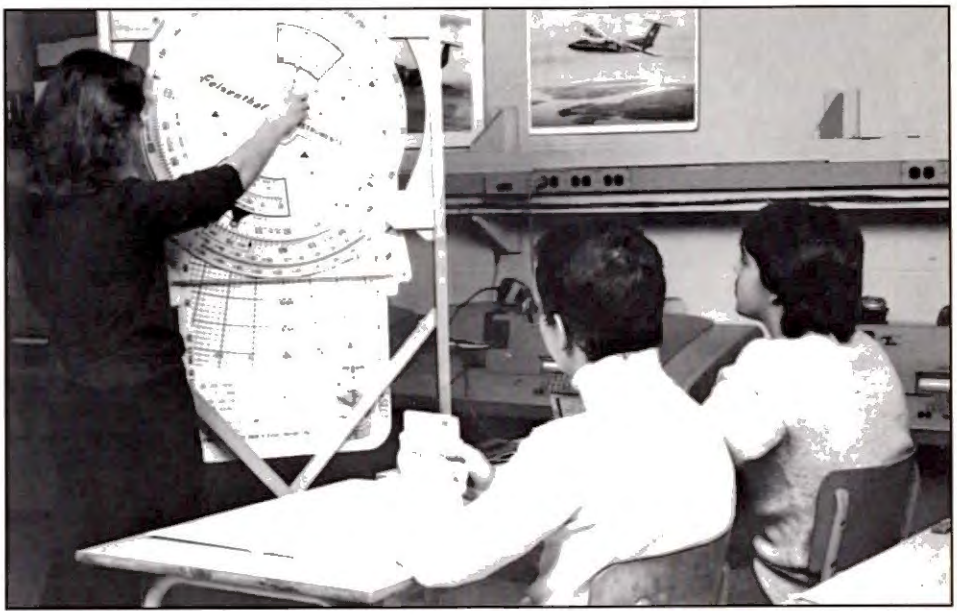
Cylindres neufs $16,500 net, avec échange

Transport routier, aller ou retour, payé par A.R.C.L.

A la polyvalente de Charlesbourg

Formation sur mesure de répartiteurs pour compagnies aériennes

Par Jean Roy



Depuis 1971, la polyvalente de Charlesbourg décerne un Diplôme d'études professionnelles en télécommunications (opérations) et information aérienne.

D'une durée de 900 heures, 25 heures/semaine du 1er septembre au 23 juin, le cours contient tous les éléments de base nécessaires au travail de répartiteur de compagnie aérienne: météo, communications, apprentissage du pilotage, théorie de vol.

Pour compléter leur formation, les étudiants effectuent deux stages d'une semaine, un dans une compagnie aérienne, et l'autre dans une station d'information de vol, au cours desquels on demande à l'employeur d'impliquer le plus possible l'étudiant dans l'opération.

Axée d'abord et avant tout sur la pratique, la formation en information aérienne prépare les finissants à accomplir les tâches de répartition pour lesquelles les entreprises ont souvent de la difficulté à trouver du personnel, et qu'elles doivent généralement se résigner à former, tant bien que mal, sur le tas.

Familiers avec l'ordinateur, capables de dactylographier, les diplômés de Charlesbourg sont, quant à eux, aptes à travailler, dès la fin de leurs études, dans une station Unicom avec la terminologie appropriée, à interpréter et retransmettre messages et conditions météorologiques, ainsi qu'à comprendre et à communiquer les instructions que leur donnent chefs répartiteurs, directeurs des opérations, chefs pilotes ou instructeurs, relativement aux conditions et aux limites de vol.

«Quand nous avons commencé à offrir cette spécialisation, elle se donnait également à Port-Alfred, et était destinée à former des opérateurs-radio pour la marine et l'aviation», de dire M. Claude Martineau, coordonnateur de l'enseignement professionnel à la Commission scolaire de Charlesbourg. «En 1977-78, Transports Canada a séparé les deux secteurs, et nous nous sommes spécialisés en aviation. Nous acceptons chaque année 22 étudiants en provenance des quatre coins de la province, et 90% de nos élèves sont déjà détenteurs de leur diplôme d'études secondaires. Leur formation académique de base est donc terminée. Par conséquent, quand ils s'inscrivent ici, c'est qu'ils sont motivés, sérieux, et intéressés à étudier et à trouver un travail dans le domaine.»

Préparer au marché du travail

Emplois disponibles: les compagnies aériennes, bien sûr, les stations d'information de vol, les forces armées, qui, depuis quelques années, reconnaissent le cours. Jusqu'à maintenant, pas, ou très peu de compagnies de troisième niveau. «Elles connaissent mal notre existence», poursuit M. Martineau. «Actuellement le marché du travail est bon. L'an dernier, sur 12 finissants avec qui nous avons gardé le contact, 11 ont réussi à se placer dans le domaine, sans compter que chaque année, un certain nombre décide toujours de poursuivre sa formation, soit en pilotage, soit en contrôle aérien, en technique de météorologie, ou dans une autre discipline, connexe à l'aviation.»

«Parce que nous avons le souci de préparer nos élèves au marché du travail, nous tentons de simuler, à l'intérieur du cours, les conditions réelles auxquelles ils auront à faire face en cours d'emploi», ajoute M. Charles-Eugène Parent, l'enseignant responsable de la formation. «Outre deux maquettes d'aéroports et l'instrumentation standard des écoles de pilotage, chaque élève a un ordinateur, un micro, une paire d'écouteurs et un télétype à sa disposition. Nous sommes abonnés au réseau météo d'Environnement Canada, et nous recevons exactement les mêmes messages que les stations d'information de vol.»

Enseignant de carrière, mais aussi technicien en météo, pilote et instructeur, M. Parent s'occupe également des cadets de l'air. C'est d'ailleurs après avoir constaté qu'une entreprise avait, un jour, embauché des cadets nouvellement licenciés comme répartiteurs, qu'il a décidé, l'an dernier, d'ajouter 32 heures de vol à son cours. «Maintenant que nos élèves ont des connaissances en pilotage», conclut-il, «nous considérons que la formation que nous leur donnons est tout à fait adéquate, et apte à répondre aux besoins de l'industrie.»

Programme de formation: télécommunications (opérations)

- 315 heures de météo: théorie, observation extérieure, étude des cartes, traduction des messages, prévisions, instruments...);

- 300 heures en communication: français et anglais, terminologie, codage et décodage des messages, appprentissage sur télétype et micro-ordinateur, dactylographie...;

- 180 heures de théorie de vol: navigation, instruments, réglementation, cellules, poids et centrage...;

- 45 heures d'apprentissage du pilotage d'aéronef, dont 32 heures de vol effectuées dans une école de pilotage de Québec;

- 15 heures: géographie physique du Canada et des Etats-Unis;

- 45 heures: approche du milieu de travail.

Air Industrie Canada inc.

Réparation et modification d'avions
Fabrication de pièces d'avions

87 Mtée St-Luc Porte 42,
St-Luc, Qc JOJ 2AO
Tél.: (514) 348-1783

Jean-Pierre Latour

aircom
ÉLECTRONIQUE ltée
ELECTRONICS ltd.

9501, avenue Ryan
Dorval (Québec) H9P 1A2

Tél.: (514) 636-3878
Fax: (514) 636-3874

Accessories
Instruments
Overhaul
Exchange
Sale

Accessoires
Instruments
Revision
Echange
Vente

Jean-François Sarrazin
(514) 636-8154

PÔLE AIR AVIATION INC.

2290, 46 th Ave. Lachine, Qc Canada H8T 2P3

Jacques Côté, D'A. Ass.
Vice-Président

McCARTHY THABET
Courtiers d'Assurances Inc.

Édifice Air Alliance
Aéroport de Québec
Ste-Foy, Québec G2E 3L9

Téléphone (418) 877-1234
Télex 051-3786
Fax (418) 871-6937

L'aéroport de Bromont entreprend la phase 2 de son développement

Après avoir complété, au coût de $5,5 millions, la restauration de la piste d'atterrissage (pavement, éclairage et système PAPI) M. Réjean Choquet, directeur général de la Régie aéroportuaire régionale des Cantons de l'Est, un organisme administratif mis sur pied par les villes de Bromont, Granby et Cowansville pour gérer l'aéroport de Bromont, a entrepris des négociations avec l'Office de planification et de développement du Québec afin d'agrandir l'aérogare, de refaire les voies d'accès et de renouveler la machinerie d'entretien. Coût total du projet: $2,6 millions.

«Si nous avons conçu cette phase 2 de développement», explique M. Choquet, «c'est que nous projetons depuis quelques années de nous attaquer au marché du ski américain. Notre piste restaurée de 5000 pieds nous permet maintenant d'accueillir la plupart des avions de transport régional mais notre aérogare, qui, selon les normes très strictes de Douanes et accises Canada, ne peut recevoir plus de 15 passagers étrangers à la fois, nous empêche d'aller les chercher. Avec l'agrandissement que nous projetons, nous serons en mesure d'en accueillir 100, soit 50 à l'arrivée et 50 au départ.»

«Il s'agit là, bien sûr, d'un projet de développement aux retombées touristiques de grande envergure, soutenu par les municipalités, les centres de ski et les établissements hoteliers de la région. Plusieurs contacts ont d'ailleurs été pris du côté américain, et plusieurs associations se sont formées entre divers établissements locaux des secteurs du tourisme, de la restauration et de l'hôtellerie, afin d'offrir des forfaits alléchants aux skieurs américains.»

M. Choquet, qui espère compléter le projet au cours du printemps 1990, est également en négociation avec Transports Canada, pour l'installation d'un radiophare d'alignement et d'une radioborne.

Lavalin Aviation Canada

LAVALIN AVIATION CANADA INC.
1100, boulevard René-Lévesque O.
Montréal, Québec Canada H3B 4P3
• Téléphone: (514) 876-1611 • Télex: 055-61250
• Câble: Lavalin MTL • Télécopieur: (514) 876-9273

STANDARD AERO

Allison 250: réparation et révision complète

- Réparations majeures des moteurs et composantes
- Programme d'inspection de la mini turbine
- Nouveau département de pièces Allison
- Réparations selon garantie
- Moteurs et accessoires de remplacement
- Moteurs et modules de location
- Représentation technique sur place
- Aide technique au dépistage des problèmes

Modification C20/C20R · Appelez dès aujourd'hui et demandez notre VIDÉO GRATUIT sur les avantages et les bas coûts de la modification

STANDARD AERO
10640, Côte-de-Liesse,
Lachine (Québec) H8T 1A5
(514) 631-9650 • (800) 363-5763
Service 24 heures: (514) 599-6635
Fax: (514) 636-0270 • Telex: 05-821885

"POUR EXPLOITANTS ORIENTÉS VERS LA PERFORMANCE SEULEMENT"
Lycoming T53/T55 • Allison 250 & T56/501 • Pratt & Whitney PT6A

206L

DISTANCEZ LA CONCURRENCE

Lorsqu'un cadre demande à un pilote: *"Quel hélicoptère servirait le mieux à notre entreprise?"*, le plus souvent la réponse sera: *"Le Bell LongRanger III, probablement."* Une longue liste de raisons le justifie.

Tout d'abord, le LongRanger III offre à ses sept occupants un confort inégalé dans sa catégorie. Pilote et passagers profitent de l'avantage essentiel d'un habitacle spacieux et exempt de vibrations.

À près de 150 mph, vous survolerez les embouteillages, autant à la ville qu'à l'aéroport. Le temps économisé vous permettra d'accomplir plus de travail dans un cadre plus flexible.

Le LongRanger III est de surcroît l'hélicoptère dont le coût d'exploitation est le plus bas de sa catégorie. Les pilotes adorent cet appareil pour sa simplicité de pilotage et sa capacité de vol aux instruments. Il sera livré avec un tableau de bord et des équipements conformes aux besoins particuliers du client.

La raison principale de sa popularité demeure sa fiabilité supérieure et sa longévité légendaire. Sa présence dans le monde entier est assurée par l'hélicoptériste le plus expérimenté, Bell Helicopter Textron.

En effet, le LongRanger jouit du meilleur support technique après-vente de toute l'industrie de l'hélicoptère.

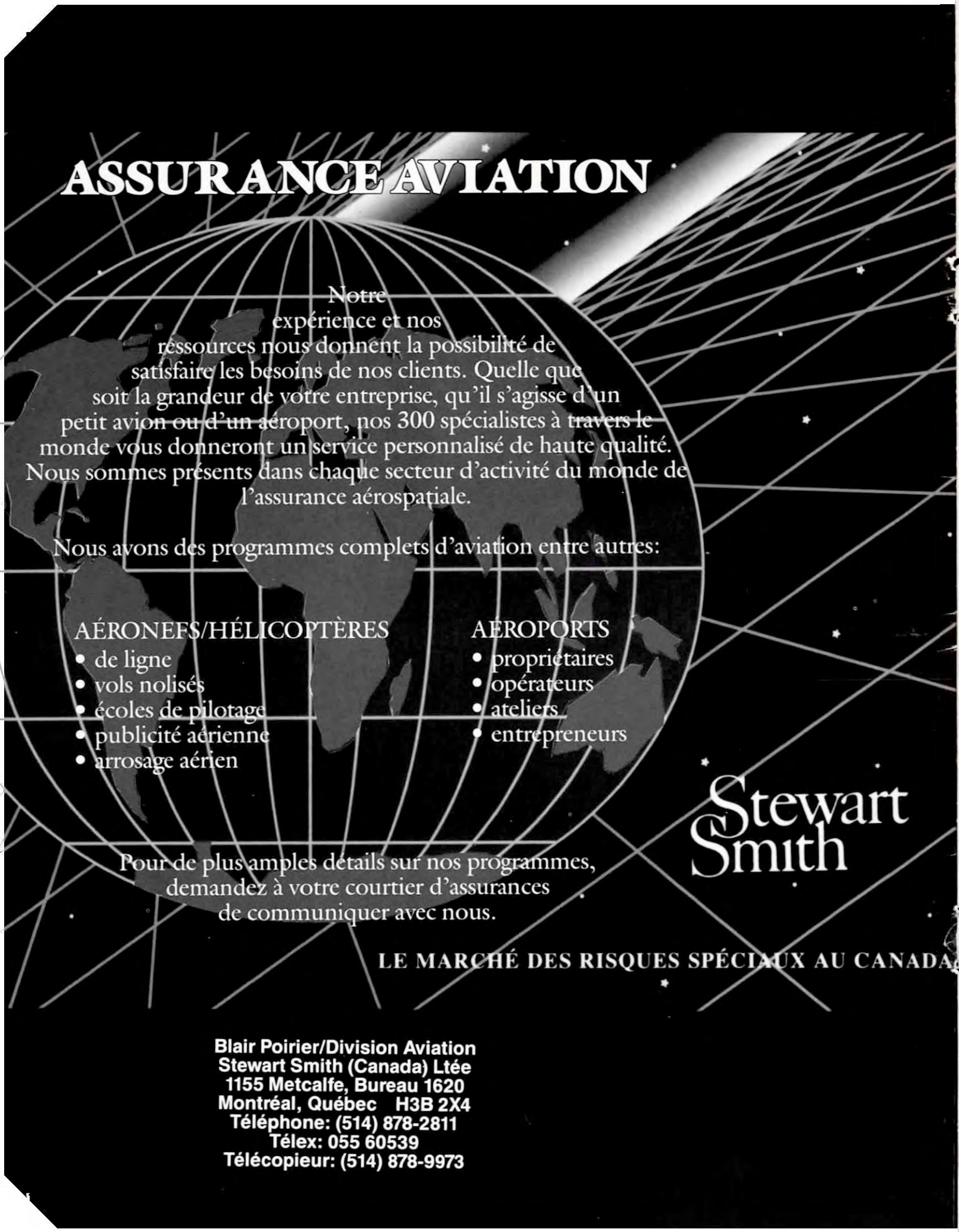
La réponse à la question initiale s'impose donc plus clairement: *"Le Bell LongRanger III, naturellement!"*

Parlez-en à notre représentant, il a d'autres agréables surprises pour vous. *Vous n'avez qu'à communiquer avec M. Denis Lacroix, directeur régional du marketing, Bell Helicopter Textron, 12,800 rue de l'Avenir, St-Janvier, Québec, J0N 1L0. Tél: (514) 437-2729. Telex: 05-25827.*

L'avenir nous appartient.

Bell Helicopter TEXTRON

A division of Textron Canada, Ltd.


ASSURANCE AVIATION
Notre expérience et nos ressources nous donnent la possibilité de satisfaire les besoins de nos clients. Quelle que soit la grandeur de votre entreprise, qu'il s'agisse d'un petit avion ou d'un aéroport, nos 300 spécialistes à travers le monde vous donneront un service personnalisé de haute qualité. Nous sommes présents dans chaque secteur d'activité du monde de l'assurance aérospatiale.
Nous avons des programmes complets d'aviation entre autres:
AÉRONEFS/HÉLICOPTÈRES
• de ligne
• vols nolisés
• écoles de pilotage
• publicité aérienne
• arrosage aérien
AÉROPORTS
• propriétaires
• opérateurs
• ateliers
• entrepreneurs
Stewart Smith
Pour de plus amples détails sur nos programmes, demandez à votre courtier d'assurances de communiquer avec nous.
LE MARCHÉ DES RISQUES SPÉCIAUX AU CANADA
Blair Poirier/Division Aviation
Stewart Smith (Canada) Ltée
1155 Metcalfe, Bureau 1620
Montréal, Québec H3B 2X4
Téléphone: (514) 878-2811
Télex: 055 60539
Télécopieur: (514) 878-9973